

CA20N  
XC13  
-1993  
R26

Legislative  
Assembly  
of Ontario



Assemblée  
législative  
de l'Ontario

**STANDING COMMITTEE ON  
RESOURCES DEVELOPMENT**

**REPORT ON GRADUATED LICENSING**

**3rd Session, 35th Parliament  
42 Elizabeth II**



**Canadian Cataloguing in Publication Data**

Ontario. Legislative Assembly. Standing Committee on Resources Development.  
Report on graduated licensing

Text in English and French with French text on inverted pages.

Title on added t.p.: Rapport sur la délivrance graduelle des permis de conduire.  
ISBN 0-7778-1946-5

1. Automobile drivers' licenses--Ontario. I. Title. II. Title: Rapport sur la délivrance graduelle des permis de conduire.

TL152.55C3O57 1993

343.71309'46

C93-090906-2E





LEGISLATIVE ASSEMBLY  
ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE

TORONTO, ONTARIO  
M7A 1A2

*The Honourable David Warner, M.P.P.,  
Speaker of the Legislative Assembly.*

*Sir,*

*Your Standing Committee on Resources Development has the honour to present its  
Report on Graduated Licensing, and commends it to the House.*

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bob Huget'.

**Bob Huget, M.P.P.,  
Chair**

**Queen's Park  
October 1993**



## TABLE OF CONTENTS

### MEMBERSHIP OF THE STANDING COMMITTEE ON RESOURCES DEVELOPMENT

**BOB HUGET**  
CHAIR

**MIKE COOPER**  
VICE-CHAIR

**SEAN CONWAY**

**STEVEN OFFER**

**JOAN FAWCETT**

**DAVID TURNBULL**

**W. LEO JORDAN**

**DAN WATERS**

**PAUL KLOPP**

**GARY WILSON**  
(Kingston and The Islands)


**SHARON MURDOCK**  
(Sudbury)

**LEN WOOD**

---

**TANNIS MANIKEL**  
Clerk of the Committee

**ANDREW McNAUGHT**  
Research Officer



Digitized by the Internet Archive  
in 2022 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761114671803>



## TABLE OF CONTENTS

	<u>Page No.</u>
INTRODUCTION	1
OVERVIEW	2
ISSUES RAISED AT GRADUATED LICENSING HEARINGS AND COMMITTEE RECOMMENDATIONS	4
Class G - Level One	4
Level One Entry Qualifications	4
Credit for Driver Education and Mandatory Driver Education	6
Accompanying Driver Standards	6
Passenger Limits	9
Zero Blood Alcohol Content Restriction	10
Highway Limits	11
Midnight to 5 a.m. Curfew	12
Vehicle Type Limit	13
Level One Exit Criteria	14
Vehicle Marker	15
Class G - Level Two	16
Driver Education Credit	16
Passenger Limits	17
Level Two Exit Criteria	17
Level Two - Additional Restrictions	18
Class G - Other Issues	19
Driver Education and Course Content	19
Permit or Licence	20
Enforcement	21
Reciprocity With Other Jurisdictions	21
Incentives to Exit Level Two	23
Class M - Level One	23
Entry Criteria	23
Duration of Level One	24
Exit Tests	25
Engine Size	26
Mandatory Education	26
Sanctions for Novice Drivers	27
RECOMMENDATIONS	29





## INTRODUCTION

On May 6, 1993, the Minister of Transportation announced that the Government of Ontario will introduce a graduated licensing scheme for all new drivers. By a motion of the House on August 3, 1993, the draft amendments to the *Highway Traffic Act* and its regulations, which would establish this new system, were referred to the Standing Committee on Resources Development to seek public comment.

After advertising in all of Ontario's daily newspapers, the Committee held public hearings from September 7 to September 16, 1993, in Toronto, Ottawa and St. Catharines. During the course of these hearings, the Committee heard from numerous groups and individuals, including representatives from driving schools, driver educators, transportation research and safety organizations, automobile and motorcycle associations, the insurance industry, police associations, medical professionals and private citizens.

Following the completion of public hearings, the Committee met in closed session to consider the submissions made to it, and to draft this report.

The Committee would like to thank the staff and officials of the Ministry of Transportation for their expert assistance and their cooperation throughout the Committee's deliberations on graduated licensing. In addition, the Committee would like to acknowledge the assistance of its support staff: Tannis Manikel, Clerk of the Committee, and Andrew McNaught, Research Officer.

Finally, the Committee would like to express its support for the process adopted to consider this issue. In particular, the Committee believes that referring draft legislation to a committee, rather than legislation which has received second reading in the House, promotes a non-partisan and cooperative atmosphere in which a committee can function effectively. In addition, such a process enhances the integrity of the committee's work, as well as the integrity of the legislative

process as a whole. The Committee suggests that more issues be dealt with in this way.

## OVERVIEW

In support of the proposed graduated licensing system, the Ministry of Transportation presented the Committee with compelling evidence that new drivers need to be more thoroughly prepared before they are given full driving privileges. Ministry statistics show that motor vehicle accidents are the leading cause of death in Ontario of people between the ages of 16 and 24, and are a significant cause of death of Ontario residents under the age of 45. Ministry statistics also show that all new drivers, regardless of age, are more likely to be involved in a motor vehicle accident than experienced drivers. It was also pointed out that safety experts have concluded that new drivers need two to five years to develop adequate skill and judgment to avoid collisions.

Having examined a number of ways to reduce the risk of collision for new drivers, the Ministry concluded that the most effective system in this regard is a graduated licensing system, a system in which new drivers gain driving experience in a low-risk environment. The Ministry found that, in those jurisdictions that have adopted a graduated licensing system, new driver collisions were reduced by about 10%. The Ministry believes similar results could be expected for Ontario.

Under the proposed graduated licensing system, new drivers would be required to complete a two-stage process in which they acquire driving privileges as they gain experience. To obtain a Class G licence - the licence needed to drive a passenger car, van or small truck - a new driver will have to go through "Level One" and then "Level Two". To enter Level One, a new driver must:

- be at least 16 years of age;
- be medically fit to operate a Class G motor vehicle;
- pass a vision test; and

- pass a written test of their knowledge of the rules of the road.

Level One will last for a period of 12 months. This period can be reduced to eight months if the new driver successfully completes an approved driver education course.

Drivers in Level One will be subject to a number of restrictions. Specifically, Level One drivers will have to:

- maintain zero blood alcohol content when driving;
- drive only when accompanied by a fully licensed driver who has at least four years driving experience and who maintains a blood alcohol content of less than .05 %;
- refrain from driving on the 400 series highways and prescribed multi-lane expressways;
- refrain from driving between midnight and 5 a.m.;
- display a sign indicating that the vehicle is being driven by a new driver;
- limit the number of passengers in the vehicle to the number of seat belts in the vehicle; and
- drive Class G1 vehicles only.

In order to enter Level Two, new drivers will have to pass a road test of their driving skills conducted by a government driver examiner.

Level Two will last for a period of 12 months. Drivers in Level Two will be required to maintain zero blood alcohol content, limit the number of passengers in the vehicle to the number of seat belts in the vehicle, and to drive only Class G2 vehicles.

At the end of 12 months, Level Two drivers will be eligible to take an advanced test which concentrates on the driver's ability to recognize hazardous situations

and to take appropriate actions. Upon successful completion of the advanced test, new drivers will be granted a full Class G licence.

Novice drivers who violate the graduated licensing restrictions will be subject to a 30 day licence suspension. In addition, novice drivers who are convicted for *Highway Traffic Act* violations will be subject to driver improvement actions at an earlier stage under the demerit point system.

A similar graduated licensing system is proposed for motorcycle riders in Ontario.

## **ISSUES RAISED AT GRADUATED LICENSING HEARINGS AND COMMITTEE RECOMMENDATIONS**

### **Class G - Level One**

#### *Level One Entry Qualifications*

To enter Level One, new drivers will have to pass the same written test of their knowledge of the rules of the road as new drivers must currently pass in order to obtain a learner's permit. They will also have to meet the same vision and medical standards as new drivers today must meet.

The Committee heard from a number of witnesses who felt that the scope of the entry level knowledge test should be expanded to include questions about such topics as road sharing and other issues beyond the basic rules of the road. One presenter recommended that there be psychological testing of new drivers to determine driver attitude and behaviour.

The Committee is not convinced that a longer test would necessarily be better, since the purpose of the entry test is simply to test for basic knowledge so that a new driver can begin to learn through experience. Nonetheless, the Committee feels it would be useful for the Ministry to review the entry test in conjunction with the introduction of graduated licensing, and to consider the possibility of adding questions on such matters as road sharing as they relate to the rules of the



road. The Committee does not support the inclusion of psychological testing, as the benefit of such tests are unproven and, in any event, would be expensive to administer.

The Committee recommends that:

- 1. The Ministry of Transportation, in conjunction with the implementation of graduated licensing, review the entry level knowledge test and consider adding questions on such issues as road sharing, as those issues relate to the rules of the road.**

At present, applicants for beginners' licenses are not required to submit proof of their medical fitness, unless they indicate on the application form that they suffer from a condition which would affect their ability to operate motor vehicles. The vision test is administered by Ministry of Transportation staff.

It was recommended to the Committee that the entry level vision and medical standards be improved by having medical professionals administer vision and medical tests. In this way, it was suggested, the Ministry could reduce the number of drivers on the roads with poor vision or undisclosed medical problems.

The Committee, however, was presented with no evidence to show that the current test has created a safety concern. In fact, the Committee was informed that only one in 6,000 Ontario drivers loses a licence each year because of medical problems. Moreover, requiring examinations from medical practitioners would increase the burden on Ontario's health system, or, if a user pay system is adopted, significantly increase the cost of obtaining a licence for drivers.

Accordingly, the Committee does not recommend the adoption of more rigorous entry level vision and medical standards.

### *Credit for Driver Education and Mandatory Driver Education*

Drivers in Level One will be able to reduce the period of Level One from 12 months to eight if they successfully complete an approved driver education course. Some presenters argued that, if the credit period was longer, for example, six months instead of four, there would be a greater incentive for new drivers to take driver education. Others argued that there should be no credit for driver education as there is no evidence to suggest that driver education improves road safety. Still another view expressed to the Committee was that, despite the lack of evidence of its effectiveness, common sense suggests that driver education must have some benefit, and, therefore, should be made mandatory for all new drivers.

While there are valid arguments to be made on both sides of this issue, the Committee feels that the proposed four month credit strikes a reasonable balance between these competing views. A credit of four months should be sufficient to induce new drivers to take driver education, and, at the same time, allow them to acquire enough driving experience with an accompanying driver to ensure that they do not pose a high risk to other drivers when they enter Level Two.

With respect to the question of mandatory driver education, the Committee is persuaded that driver education, to the extent it is beneficial, is more effective when it is taken voluntarily.

### *Accompanying Driver Standards*

A Level One driver will only be allowed to drive if he or she is accompanied by a person who has a full driver's licence, who has at least four years driving experience, and who maintains a blood alcohol content of less than .05% while the novice driver is operating the vehicle.

Three major concerns were raised in connection with the accompanying driver standards. The first issue concerned the requirement that the accompanying driver



have at least four years experience. Some presenters argued that the accompanying driver should only be required to have two years experience, while others felt the requirement should be five years. Several presenters, including Committee members, were unclear as to the exact meaning of "four years experience".

Those who recommended that the required experience for an accompanying driver should be shorter argued that this would allow more people to act as accompanying drivers, thus enhancing the mobility of new drivers and reducing the risk of new drivers violating this restriction because they could not readily find an accompanying driver. Those who favoured increasing the experience required believe this would ensure that young drivers are accompanied by someone who is relatively mature and responsible.

It was brought to the Committee's attention that safety experts have found that it takes from two to five years for new drivers to acquire the skills and judgment to make appropriate decisions when faced with hazardous situations. In the Committee's view, requiring accompanying drivers to have four years experience is a reasonable compromise between this two and five year period.

However, the Committee recommends that the meaning of "four years experience" be clarified. Subsection 5(1) of the *Drivers' Licenses Regulation* requires that the accompanying driver be fully licensed. Subsection 5(2) provides that:

. . . a person is qualified to act as an accompanying driver for the purpose of instructing a novice driver in the operation of a Class G1 motor vehicle if the person has held a driver's licence for at least four years . . .

It is unclear whether "a driver's licence" means a full driver's licence, or whether it includes the G1 and G2 licenses held while a person was in the graduated licensing system. Ministry officials explained that the *Highway Traffic Act* defines "driver's licence" to include a "beginner's licence". Therefore, a person's time in

the graduated licensing system will count toward the four years experience required to be an accompanying driver. It is the Committee's recommendation that this intent be made clear in the driver handbook and other materials to be distributed when graduated licensing is introduced.

The Committee recommends that:

2. **The driver's handbook, and other materials to be distributed when graduated licensing is implemented, make clear that the accompanying driver must be a fully licensed driver and that he or she must have at least four years driving experience, measured from the day he or she entered the graduated licensing system.**

The second issue raised about the accompanying driver standards was whether the accompanying driver should also be required to maintain zero blood alcohol content. The benefit of such a requirement would be that it will be easier for accompanying drivers to know whether they have zero blood alcohol content than it will be for them to know if they have .05% content. Moreover, it could be argued that it will be safer to have a new driver accompanied by someone who has not been drinking alcohol at all.

While the Committee sees merit in these arguments, it also recognizes that some might view a zero blood alcohol content requirement for accompanying drivers as being inconsistent with current Ontario law, which allows individuals to drive as long as they maintain a blood alcohol content of less than .05%. In this regard, the Committee notes that the Ministry has obtained a legal opinion to the effect that a zero blood alcohol requirement for accompanying drivers would be open to a challenge under the *Canadian Charter of Rights and Freedoms* on the grounds that such a provision is discriminatory. Accordingly, the Committee does not recommend the adoption of this proposal.

The final issue raised regarding the accompanying driver restriction was the question of whether accompanying drivers should be required to take driver

education. It was suggested that such a provision is necessary to ensure that accompanying drivers have teaching skills, in addition to driving experience.

As courses in this area are undeveloped and their effect unknown, the Committee cannot support this recommendation. However, it should be noted that the Ministry has undertaken to develop materials to help accompanying drivers become good teachers. And, if graduated licensing creates a market for accompanying driver education, then such courses could be developed by the driver education industry.

### *Passenger Limits*

It is proposed that the number of passengers in a vehicle being driven by a driver in Level One be limited to the number of seat belts in the vehicle. Several presenters wondered why this restriction was necessary, as they were under the impression that Ontario law already restricts the number of passengers in a vehicle to the number of seat belts. As a matter of clarification, the Committee notes that Ontario law currently provides that as long as all available seat belts in a vehicle are being worn, a vehicle may contain more passengers than there are seat belts.

The Committee received several recommendations for changing the proposed passenger restriction. One recommendation was to allow only one passenger in the front seat, so as to prevent overcrowding in the front seat and to minimize the distractions for new drivers.

Other suggestions were aimed at reducing the adverse effects of peer pressure on young drivers. For example, it was recommended that no passengers be permitted in Level One other than the accompanying driver. Another recommendation would have allowed a Level One driver to transport only family members. An interesting proposal was to allow teenage novice drivers to transport only one "novice peer" at a time. The term "novice peer" would be defined as a passenger

within four years of the age of the driver and who does not qualify as an accompanying driver.

The Committee has considered all of these proposals, but sees difficulties with those aimed at reducing peer pressure. If no passengers were allowed, other than the accompanying driver, older novice drivers might be prevented from transporting dependents. A restriction which allowed novice drivers to transport only family members would be difficult to enforce due to the problems associated with identifying members of a family. The "novice peer" concept might be confusing to some drivers and could prevent some Level One drivers from transporting family members and friends.

However, the Committee does see merit in the proposal to limit the number of passengers in the front seat to one. As mentioned, such a restriction would prevent overcrowding in the front seat, and will help to reduce the distractions for novice drivers. In addition, this requirement is not too restrictive, and should be easily understood and enforced. Since the proposed regulation requires the accompanying driver to occupy the seat beside the novice driver, a one passenger restriction for the front seat would mean that only the accompanying driver can sit in the front seat.

The Committee recommends that:

3. **The accompanying driver be the only passenger permitted in the front seat of a vehicle being driven by a driver in Level One.**

#### *Zero Blood Alcohol Content Restriction*

Level One drivers will be required to maintain a zero blood alcohol content while driving. Some Committee members raised the possibility of imposing additional sanctions on Level One drivers who violate this restriction and who are also under the legal drinking age of 19. It was suggested that such measures would serve to

emphasize the seriousness of violating the prohibition against drinking and driving and would confirm Ontario's position on this issue generally.

The Committee, however, concluded that additional sanctions under the *Highway Traffic Act* would not be appropriate, as the problem of underage drinking is an issue more closely related to social and health policy than to driver licensing.

### *Highway Limits*

Unless accompanied by a licensed driving instructor, drivers in Level One will not be permitted to drive on the 400 series highways, or on other designated multi-lane expressways. Driving school representatives and driver educators argued that, although this restriction might intuitively make sense, their experience has been that these roads are safer than two-lane highways where traffic is not separated by a median. They noted that, in fact, the high speed highways have a lower crash rate per kilometre driven than most other types of highways. These presenters felt it would be unsafe to limit the opportunity for novice drivers in Level One to acquire experience on high speed roads and then allow them to drive unaccompanied on these roads in Level Two.

While high speed highways in this province are generally well designed from a safety point of view, and it is true that they are statistically safer than other highways, when crashes do occur on these roads they have more severe consequences. Moreover, it is submitted that no driving instructor would begin teaching a student to drive on a high speed road before that student is comfortable driving at lower speeds. In the Committee's view, the proposed restriction, based on the "walk before you run" principle, is sound.

Some presenters from rural communities, as well as some Committee members from rural ridings, were concerned that the proposed highway limits might cause significant inconvenience for rural drivers. In this respect, the Committee notes that all 400 series highways and all of the designated expressways have other



roads nearby that can be used as alternative routes. If getting to a certain destination within a certain period of time is a concern, then the accompanying driver in Level One will be able to drive on a high speed highway.

### *Midnight to 5 a.m. Curfew*

Drivers in Level One will be prohibited from driving between the hours of midnight and 5 a.m. The basis for this restriction is that new drivers are involved in a disproportionately high number of fatal crashes occurring after midnight. In light of these statistics, some groups recommended that the curfew be extended to cover the period from dusk to dawn. Other groups recommended that the curfew be extended by an hour or two on either side.

A dawn to dusk curfew would ensure that new drivers do not drive during times of reduced visibility. The difficulty with this proposal, and other proposals to extend the curfew, is that, in winter, dusk falls earlier in some areas of the province than in others, and a longer curfew will prevent new drivers in those areas where dusk falls early from acquiring driving experience for much of the year. Besides, the intent of the curfew is not to prevent new drivers from driving in periods of reduced visibility. Rather, the intent is to prevent them from driving during those hours when, as inexperienced drivers, they might not recognize the effects of fatigue. The curfew also addresses the situation where young drivers, following a party on a Friday or Saturday night, might be subject to greater peer pressures.

Presenters from rural communities expressed general support for the curfew restriction, but asked the Committee to consider exemptions, from both the curfew and accompanying driver restrictions, for rural drivers who have to attend night classes or who are employed in late night shift work.



The problem with exemptions is that they are difficult to administer and enforce. In addition, the effect of exemptions is that they allow some drivers to drive in conditions which are known to pose a high risk for all new drivers.

In conclusion, the Committee does not view the curfew restriction to be an issue affecting the mobility of new drivers in Level One, since they must be accompanied by an experienced driver who could drive during the curfew period if necessary. The Committee believes that the proposed curfew represents a reasonable balancing of safety and mobility concerns.

### *Vehicle Type Limit*

For the duration of Level One, new drivers will be permitted to drive only Class G1 motor vehicles. Class G1 vehicles are defined in the *Drivers' Licenses Regulation* as cars, vans, and small trucks, but do not include Class D farm vehicles deemed to be Class G vehicles under subsection 2(3) of the regulation.

The proposed definition of Class G1 vehicles will mean that new drivers who reside on farms will not be permitted to drive farm vehicles deemed to be Class G vehicles. Although new drivers are currently not permitted to drive "deemed to be Class G vehicles", some Committee members suggested that to continue such a limitation would hurt family farms which depend on young family members to operate motor vehicles, including farm vehicles. In light of the financial difficulties facing small farms, the question was asked whether it would be possible to provide limited exemptions to this restriction.

In the Committee's view, the potential benefits of such an exemption would be outweighed by the negative consequences. From a safety perspective, the Committee's concern is that an exemption would allow inexperienced drivers to operate large vehicles on public roads. As a practical matter, the Committee has already noted that exemptions present administrative and enforcement difficulties. Finally, there is the possibility that an exemption for farmers might lead to calls

for exemptions for other businesses. For these reasons, the Committee does not recommend creating an exemption to this restriction.

However, the Committee also notes that, although drivers in Level Two will have the opportunity to gain experience driving Class D vehicles deemed to be Class G vehicles, there is a need to provide training to new drivers who wish to operate farm vehicles and other large vehicles.

The Committee recommends that:

- 4. The Ministry work with other ministries, including the Ministry of Agriculture and Food, and with the driver education industry to provide training for new drivers in the operation of Class A and Class D vehicles.**

#### *Level One Exit Criteria*

In order to exit Level One, Level One drivers will have to pass a basic road test with a government examiner. A number of presenters, including insurers and driving schools, felt that Level One drivers should be required to satisfy further conditions. These groups recommended that Level One drivers be required to maintain a collision and conviction-free driving record for the duration of Level One in order to qualify to take the Level One exit test. Another recommendation was to require Level One drivers to demonstrate that they have accumulated a certain number of driving hours or have driven a certain number of kilometres in Level One.

Requiring novice drivers to maintain a conviction and collision-free record would, it was argued, instill respect for traffic laws and the value of defensive driving. The Committee, however, sees two difficulties with this proposal. First, the imposition of such a requirement could encourage new drivers to avoid driving so as to reduce the chances of committing an offence or becoming involved in an accident. This result would defeat the purpose of Level One, which is to allow

new drivers to gain experience in a low risk driving environment. A second problem with the clean record requirement is that it contains a punitive element which does not recognize the fact that new drivers often make mistakes due to inexperience. Accordingly, the Committee does not support imposing a clean record requirement on Level One drivers.

Requiring drivers in Level One to accumulate a minimum number of hours or kilometres driving experience in order to qualify for Level Two could help to ensure that new drivers have had enough practice to attempt the Level One exit test. Such a requirement, however, would be unworkable, as there is no way to verify, other than through the voluntary keeping of a log book, that a driver has accumulated the requisite driving experience. Moreover, there is no evidence to indicate how many hours or kilometres must be driven by a new driver in order to be prepared to take a road test.

### *Vehicle Marker*

It is proposed that all Level One drivers display a Ministry approved vehicle marker indicating that the vehicle is being driven by a novice driver. The intent of this restriction is to create a safer driving environment for new drivers by making other drivers more alert around beginners.

Some private citizens and Committee members were concerned that the marker requirement might make new drivers a target for harassment.

Although the Committee was persuaded that the use of a vehicle marker would create a safer driving environment for novice drivers, the Committee does not consider the benefits of using a marker significant enough to override the concerns raised about its potential adverse effects. Accordingly, the Committee recommends that the use of a marker be voluntary. In this way, those who feel the use of a marker would provide a degree of protection while they are learning to drive may display a marker if they wish, while those concerned about

harassment can choose not to display a marker and not be in violation of the graduated licensing restrictions.

However, in light of the Committee's view on the value of a vehicle marker, the Committee also recommends that the Ministry encourage the use of a marker. In this regard, the Ministry has indicated that it could provide markers along with the new driver materials to be distributed at the time graduated licensing is introduced.

The Committee recommends that:

5. **The use of a vehicle marker in Level One be voluntary, but that the Ministry encourage its use.**

## **Class G - Level Two**

### *Driver Education Credit*

Unlike Level One, Level Two does not include a credit for driver education. Some driver educators recommended that Level Two include such a credit, either for taking an advanced training course in Level Two, or, where a new driver did not take a basic education course in Level One, for taking a basic course in Level Two.

The argument in favour of providing a credit for taking a basic education course in Level Two is that it encourages new drivers who were unable to take a course in Level One, due to costs or unavailability, to take driver education before they obtain a full licence.

In the Committee's opinion, there would be little benefit derived from providing a credit for taking a basic education course in Level Two, since most basic education courses deal with the skills and knowledge necessary to exit Level One.

With respect to providing an advanced education credit in Level Two, in the absence of evidence indicating that such courses are effective, the Committee cannot recommend that such a credit be given.

### *Passenger Limits*

As in Level One, it is proposed that the number of passengers in a vehicle being driven by a driver in Level Two be limited to the number of seat belts in the vehicle.

Presenters from the insurance industry recommended that more restrictions be placed on passengers in Level Two. For example, the Insurance Bureau of Canada recommended that, if a driver in Level Two is unaccompanied, no passengers should be allowed in the vehicle. One passenger should be allowed in Level Two if that passenger has at least two years experience as a fully licensed driver. If the Level Two driver is accompanied by an accredited driving instructor, or by a person with at least five years of fully licensed experience, the number of passengers should be limited to the number of seat belts in the vehicle.

This recommendation is aimed at reducing the distractions and peer pressures that could result when a novice driver is not accompanied by an instructor or an experienced driver. While the Committee does not oppose this recommendation in principle, it cannot support it, as it could unduly restrict the mobility of drivers in Level Two, particularly those older new drivers who want to transport family members.

### *Level Two Exit Criteria*

The only criterion proposed for exiting Level Two is that the Level Two driver pass an advanced test at the end of 12 months. Representatives of the insurance industry recommended, as they did for Level One, that drivers in Level Two be required to maintain a collision and conviction-free record during Level Two in



order to qualify to take the advanced test. It was also proposed that a possible penalty for violating this condition would be to have the Level Two driver revert to Level One. Insurers argued that these requirements are even more necessary in Level Two, because collisions and convictions occurring in Level Two can no longer be said to be beginners' mistakes.

Although the arguments in favour of this proposal may be stronger for Level Two than for Level One, the Committee still sees difficulties with it. First, if the exit criteria for Level Two are made too stringent, some drivers might be stuck in the graduated licence system for lengthy periods, which could cause some new drivers to disregard other restrictions. A second problem is that, due to the backlog in Ontario traffic courts, administrative difficulties could arise when a Level Two driver is charged with an offence, but not convicted until after he or she has exited Level Two. In addition, requiring a Level Two driver to revert to Level One in order to satisfy criteria he or she has already satisfied would not address any behavioral problems developed by that driver. Finally, Level Two drivers might simply stop driving in order to ensure a collision and conviction-free record.

In conclusion, the Committee believes that the advanced test for Level Two drivers will be a better indicator of whether a novice driver is prepared to receive full driving privileges. In this regard, the Committee notes that the Ministry is currently developing an advanced test for Level Two, in cooperation with an advisory group which includes representatives from the driving school industry and safety groups.

### *Level Two - Additional Restrictions*

In light of the few restrictions in Level Two, some presenters felt it would be appropriate to impose the Level One restrictions on Level Two drivers whenever they drive without being accompanied by an instructor or fully licensed driver. In



this way, it was suggested, there would be a real incentive for Level Two drivers to exit Level Two.

Although it does not oppose this recommendation in principle, the Committee feels it would impose too many restrictions on the mobility of Level Two drivers. With respect to the question of exit incentives, the Committee notes that the lower insurance premiums that come with full licensure will act as a significant incentive for Level two drivers to exit Level Two.

## **Class G - Other Issues**

### *Driver Education and Course Content*

The Committee was asked by several presenters whether driver education courses would be updated and expanded in conjunction with the introduction of graduated licensing, and whether driver instructor standards would be strengthened.

In this regard, the Ministry has acknowledged the need to update driver education materials to support graduated licensing, and has informed the Committee that it is working with the driver education industry in reviewing driver education issues.

The Committee notes that, although the driver education industry is largely unregulated at this time, certain standards are in place. Currently, the Ministry requires those who intend to provide in-car instruction in Class G vehicles to pass a four week training course. This course is offered, with Ministry approval, by the Ontario Safety League. Those who wish to qualify as motorcycle instructors under the Ministry's driver certification program, must successfully complete the instructor's course established by the Canada Safety Council. Students who pass this course are not required to pass a government motorcycle road test to obtain a Class M licence. This course is also offered through the Ontario Safety League. Finally, the insurance industry offers insurance premium reductions to new drivers who take the standard driver education course, based on the text book *Road*

*Worthy*, which was jointly developed by the Ministry of Transportation and the Ministry of Education in 1985.

The Ministry has not established standards for driving instructors who only provide in-class instruction. In addition, driving schools are not regulated, although the Ministry has been encouraging them to establish a system of self-regulation.

While the Committee does not advocate further regulation of the driver education industry, it does feel that the introduction of graduated licensing should be accompanied by a Ministry review of the standard driver education course, with a view to including references to recent improvements in vehicle technology, such as anti-lock brakes and air bags, as well as a reference to graduated licensing itself. In addition, the Committee recommends that the Ministry work with the driver education industry to establish higher standards for the training of driving instructors, and to improve the quality of driver education schools.

The Committee recommends that:

6. **In conjunction with the introduction of graduated licensing, the Ministry of Transportation review the content of the standard driver education course, with a view to including references to recent developments in vehicle technology and to including a reference to the new graduated licensing system, and that the Ministry work with the driver education industry to establish higher standards for the training of driving instructors and to improve the quality of driver education schools.**

#### *Permit or Licence*

One safety group recommended that the term "permit" be used in the graduated licensing system, rather than the term "licence", so as to emphasize to new drivers the fact that they have not yet acquired full driving privileges.

The Committee feels little would be gained in adopting this recommendation. The terms "license" and "permit" are often used interchangeably and so the distinction between the two would likely have little meaning to many new drivers.

Moreover, adopting the term "permit" would necessitate an expensive review of all relevant legislation and regulations to ensure that the term did not conflict with existing terminology.

### *Enforcement*

Many presenters asked how the graduated licensing system would be enforced and whether the proposed method of enforcement would be effective.

Graduated licensing will be enforced through "secondary enforcement"; that is, it will be enforced only when a police officer stops a new driver to investigate a *Highway Traffic Act* offence, or some other matter unrelated to graduated licensing. Arbitrary spot checks will not be employed, as they are only permitted under the R.I.D.E. program.

Secondary enforcement is considered effective because of the fact that a large portion of the population is law abiding, and because many new drivers will have to obtain the permission of another person to gain access to a vehicle. The Committee notes that secondary enforcement has proven successful in other jurisdictions which have implemented graduated licensing systems, and that the concept of secondary enforcement has the support of Ontario police departments.

### *Reciprocity With Other Jurisdictions*

A number of private citizens asked whether the graduated licensing system would recognize the driving experience acquired by those who move to Ontario from other jurisdictions.

Currently, Ontario has licensing exchange agreements with all other Canadian provinces and territories, and with the United States and Japan. Under the proposed graduated licensing system, a licensed driver who moves to Ontario from any of these jurisdictions and who has at least two years driving experience will qualify for a full Ontario driver's licence without having to take a test. All such applicants will be required to provide proof of their previous licence status and driving experience.

Licensed drivers from these jurisdictions who have less than two years driving experience will be able to enter directly into Level Two of the graduated licensing system without taking a test. Once these drivers have accumulated two years driving experience, they will qualify to take the Level Two exit test and obtain a full licence.

All licensed drivers who move to Ontario from jurisdictions with which Ontario does not have a licensing exchange agreement will be required to pass the vision test and written test on the rules of the road. Drivers from these jurisdictions who have two or more years experience will be immediately eligible to take the Level Two exit test. Drivers who do not have two years experience will be given credit for the experience they do have. Thus, a driver with less than one year's experience will be placed in Level One until his or her's total experience equals 12 months, at which point he or she will be eligible to take the Level One exit test. A driver with more than one year's experience who passes the Level One exit test will be placed in Level Two.

Any driver from another jurisdiction who cannot produce acceptable proof of their driving experience will be considered a new driver who must pass through the entire graduated licensing system.

The Committee thinks these provisions will give substantial and fair recognition to the experience acquired by drivers in other jurisdictions, and at the same time will not compromise the safety of Ontario drivers.

### *Incentives to Exit Level Two*

Since Level Two contains so few restrictions relative to Level One, some presenters doubted there were enough incentives for Level Two drivers to exit Level Two.

The Committee notes that the primary incentive for completing Level Two is not apparent from the proposed regulations. That incentive is the insurance discount that will be available to drivers once they obtain their full licence. Another incentive will be the fact that Level Two drivers who, after five years, have not passed the Level Two exit test, will be required to re-qualify for Level Two. In addition, drivers who stay in Level Two will not be able to obtain Class A, B, C, D, E, or F licenses. In the Committee's view, these incentives, together with the Level Two restrictions, will be sufficient to encourage drivers to try for a full licence.

### **Class M - Level One**

#### *Entry Criteria*

Applicants for a Level One motorcycle licence will be required to pass the same written test of knowledge of the rules of the road as applicants today must pass to get a motorcycle learner's permit. They will also have to meet the same vision and medical standards as applicants today must meet.

The question of whether vision and medical tests should be conducted by medical professionals was also raised in the context of motorcycle licenses. For the same reasons cited by the Committee in the case of Class G licenses, that is, the minimal safety benefits resulting from such testing, and the added costs, the Committee cannot support this proposal.

Some motorcycle organizations argued that, in addition to passing the knowledge test, new motorcycle riders should be required to pass a basic skills test which



tests a person's ability to balance and manoeuvre a motorcycle. The Ministry, however, pointed out that it previously required applicants to pass a skills test in order to get a learner's permit, but was forced to drop this requirement because it was too difficult to administer, and because it required applicants to have access to a motorcycle and an off-road practice area. It should be noted that, since the Level One period is short, there will be an opportunity for skills testing early on in a rider's history. For these reasons, the Committee does not support the recommendation to establish a basic skills test for entry into Level One.

### *Duration of Level One*

Level One for Class M licenses will last a minimum period of 60 days and a maximum of 90 days. After the 60 day period, riders will be eligible to take a road test for entry into Level Two.

In the view of some motorcycle educators, the proposed graduated system for Class M licenses provides little incentive to take rider education. They recommended that, to encourage the taking of rider education, Level One should be extended to six months with an option of reducing that time by four months if a rider passes a rider education course.

The difficulty with this proposal is that, as in the case of driver education for car drivers, there is no proof that motorcycle education, by itself, has any effect on road safety. Another problem is that extending the Level One period to six months would also extend the time a new rider could ride before being tested for basic skills, and this might create a safety risk. Finally, a six month Level One period would allow new riders to ride during the normal six month riding season in Ontario and then simply renew the licence the next spring without ever having to pass a skills test. Although this problem could be overcome, for example, by limiting renewals to once every five years, this could create pressure for exemptions from the renewal restrictions. The Committee, therefore, does not support this proposal.



*Exit Tests*

As in the case of Class G licenses, the question was asked whether new tests would be developed for Class M licenses under graduated licensing. Presenters also wanted to know who would be authorized to administer these tests.

Safety organizations and rider educators recommended that the Motorcycle Operator Skills Test (MOST II) be adopted as the Level One exit test, and that a new test be developed for Level Two. More stringent testing, it was argued, would ensure safer riding.

The MOST II test is a well known and highly regarded test. However, the facilities required to administer this test, and similar tests, are not available at all Ministry of Transportation examination centres. Since 30% of new riders are tested by Ministry examiners, it is essential that all Ministry examination centres be capable of administering the new tests for graduated licensing. Adoption of the MOST II test, therefore, would not be feasible.

Motorcycle organizations also recommended that motorcycle instructors be authorized to conduct the graduated licensing tests for motorcyclists. This would support the rider education industry and save government the cost of administering these tests. On the other hand, such a system would require the practices of rider educators to be monitored by the government.

The Committee believes the current practice of allowing recognized motorcycle instructors to administer tests should be continued for Level One, and that consideration should be given to authorizing such instructors to administer the Level Two test, once the final version of that test has been determined.

The Committee recommends that:

7. **Government approved motorcycle instructors be authorized to administer the Level One exit test, and that consideration be given to authorizing such instructors to administer the Level Two exit test.**

### *Engine Size*

Some presenters recommended that an engine size limit be imposed at each level of the graduated licensing system for motorcycles. For example, riders in Level One could be restricted to riding motorcycles with engine sizes of under 400 c.c., and Level Two riders could be restricted to motorcycles under 750 c.c. An alternative proposal was to allow motorcyclists to ride motorcycles no larger than the motorcycle on which they were tested. For example, if a rider was tested on a 750 c.c. motorcycle, the rider would be restricted to riding motorcycles with an engine size of 750 c.c. or less.

While such a recommendation might intuitively make sense, there is no evidence linking engine size to fatality rates. The Committee, therefore, cannot support the proposal.

### *Mandatory Education*

Safety organizations maintain that rider education for motorcyclists has proven to be effective. They point to statistics that show that the crash rate for motorcycles in recent years has declined while the percentage of riders taking rider education has increased.

However, it was also pointed out to the Committee that the reduced crash rate for motorcycles could also be explained by the fact that the number of riders on the roads has been decreasing in recent years. Without hard evidence to support the

claim that rider education improves road safety, the Committee cannot support a proposal to make it mandatory.

### **Sanctions for Novice Drivers**

Novice drivers who violate any of the restrictions in the graduated licensing system will be subject to a 30 day suspension of their licence, whether they are in Level One or Level Two.

Some presenters questioned the appropriateness of applying the same sanction to every violation of the restrictions. It was suggested, for example, that stiffer sanctions should be imposed for violations of the zero blood alcohol content requirement than for violations of the proposed vehicle marker restriction.

Other presenters doubted that the 30 day suspension would be sufficient to affect driver behaviour.

Differential sanctions might deter novice drivers from disregarding the more "serious" restrictions. On the other hand, a more complex system of sanctions could be confusing, and might suggest to drivers that it is acceptable to violate the other "low risk" restrictions. The better approach, in the Committee's view, is to regard all restrictions as being of equal value.

With respect to the question of establishing tougher sanctions, the Committee is concerned that tough penalties for the violation of a restriction which is not directly related to a person's driving skill (eg., the passenger limits restriction) might not be accepted by new drivers and could encourage further violations. For this reason, the Committee has concluded that the severity of the proposed sanctions are appropriate.

Novice drivers under graduated licensing will also be subject to driver improvement interventions at an earlier stage under the demerit point system.

Demerit points will be given to novice drivers when they violate the province's traffic laws, as opposed to the graduated licensing restrictions.

Under the demerit point system, a novice driver who accumulates two, three, four or five demerit points will receive a notice in the mail setting out the number of points and the circumstances under which the person's licence can be suspended.

If a novice driver accumulates six, seven or eight demerit points, the person may be required to attend a novice group counselling session.

Novice drivers who accumulate nine, ten or eleven points may be required to attend an interview before a Ministry official and to explain why his or her licence should not be suspended. If the person does not attend this interview, or cannot give a good reason why his or her licence should not be suspended, the Minister may suspend the person's licence for such period as the Minister considers appropriate.

If a novice driver has accumulated twelve or more demerit points, the driver's licence must be suspended. A first suspension under this provision will be for 90 days and a second suspension will be for six months.

Finally, it should be noted that when a novice driver has his or her licence suspended, the duration of Level One or Level Two, whichever is the case, is extended for the period of the suspension.

Despite arguments made to the Committee for toughening the sanctions for new drivers who commit "pointable" offenses, the Committee is persuaded that the proposed system of early driver-improvement interventions is the better approach to dealing with the bad habits of new drivers.

## RECOMMENDATIONS

1. The Ministry of Transportation, in conjunction with the implementation of graduated licensing, review the entry level knowledge test and consider adding questions on such issues as road sharing, as those issues relate to the rules of the road. (p. 5)
2. The driver's handbook, and other materials to be distributed when graduated licensing is implemented, make clear that the accompanying driver must be a fully licensed driver and that he or she must have at least four years driving experience, measured from the day he or she entered the graduated licensing system. (p. 8)
3. The accompanying driver be the only passenger permitted in the front seat of a vehicle being driven by a driver in Level One. (p. 10)
4. The Ministry work with other ministries, including the Ministry of Agriculture and Food, and with the driver education industry to provide training for new drivers in the operation of Class A and Class D vehicles. (p. 14)
5. The use of a vehicle marker in Level One be voluntary, but that the Ministry encourage its use. (p. 16)
6. In conjunction with the introduction of graduated licensing, the Ministry of Transportation review the content of the standard driver education course, with a view to including references to recent developments in vehicle technology and to including a reference to the new graduated licensing system, and that the Ministry work with the driver education industry to establish higher standards for the training of driving instructors and to improve the quality of driver education schools. (p. 20)
7. Government approved motorcycle instructors be authorized to administer the Level One exit test, and that consideration be given to authorizing such instructors to administer the Level Two exit test. (p. 26)







## RECOMMANDATIONS

1. Que, conjointement avec l'instauration du système de délivrance graduelle des permis de conduire, le ministère des Transports réétudie l'examen d'admission et envisage d'ajouter des questions, entre autres, sur le partage de la route lorsqu'elles ont un rapport avec le code de la route. (p. 6)
2. Que le manuel du conducteur, et les autres documents à distribuer au moment de l'adoption du système de délivrance graduelle des permis de conduire, stipulent clairement que le conducteur accompagnateur a tous les privilèges de conduite et au moins quatre années d'expérience de conduite, à compter de son accession au système de délivrance graduelle des permis de conduire. (p. 9)
3. Que le conducteur accompagnateur soit le seul passager autorisé à occuper le siège avant d'un véhicule conduit par un conducteur du niveau I. (p. 12)
4. Que le ministère collabore avec les autres ministères, notamment le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation, et avec l'industrie des cours de conduite automobile, pour apprendre aux nouveaux conducteurs à conduire des véhicules de catégorie A et de catégorie D. (p. 16)
5. Que l'emploi d'un insigne sur un véhicule au niveau I soit volontaire, mais que le ministère encourage son usage. (p. 18)
6. Que, conjointement avec l'adoption du programme de délivrance graduelle des permis de conduire, le ministère des Transports examine le contenu du cours de conduite automobile ordinaire, afin d'y incorporer les récents progrès de la technologie automobile ainsi que la mention du programme de délivrance graduelle des permis de conduire, et que le ministère collabore avec l'industrie des écoles de conduite pour relever les normes de formation des moniteurs de conduite et améliorer la qualité des écoles de conduite. (p. 23)
7. Que des moniteurs de conduite sur motocyclette agréés par le gouvernement soient autorisés à faire passer l'examen de sortie du niveau I, et que l'on envisage d'autoriser ces instructeurs à faire passer l'examen de sortie du niveau 2. (p. 29)

valables pour le maintien de son permis, il est possible d'une suspension de son permis par le ministre pendant une période jugée appropriée par ce dernier.

Lorsque le conducteur débutant a accumulé 12 points d'incapacité ou plus, il faut que son permis soit suspendu. La première suspension dans ces conditions sera de 90 jours et la deuxième, de 6 mois.

Enfin, il convient de noter que, dans le cas de la suspension du permis de conducteur débutant, la durée du niveau 1 ou du niveau 2, selon le cas, sera prolongée pendant la période de la suspension.

Malgré les recommandations présentées au comité pour alourdir les sanctions à imposer aux nouveaux conducteurs qui commettent des infractions entraînant la déduction de points d'incapacité, le comité est persuadé que le système proposé des cours de perfectionnement de conduite au début du processus est la meilleure façon de remédier aux mauvaises habitudes des nouveaux conducteurs.

Il se peut que les sanctions différentielles poussent les conducteurs débutants à ne pas passer outre aux restrictions « sêrteuses ». En revanche, l'adoption d'un système complexe de sanctions risque de prêter à confusion, si bien que certains conducteurs pensent qu'il est acceptable d'enfreindre les restrictions « à faible risque ». La meilleure solution, aux yeux du comité, est de considérer toutes les restrictions comme étant de valeur égale.

En ce qui concerne l'imposition de sanctions plus sêvères, le comité est d'avis que l'adoption de fortes pénalités pour l'infraction à une restriction qui n'est pas liée directement aux aptitudes de conduite (par exemple, la restriction en ce qui concerne le nombre de passagers), risque de ne pas être acceptée par les nouveaux conducteurs et de mener à d'autres infractions. C'est pourquoi le comité conclut que la sêvérité des sanctions proposées est appropriée.

Le programme de délivrance graduelle des permis de conduire prévoit que le système des points d'incapacité impose plus rapidement des mesures correctrices aux conducteurs débutants. Ainsi, des points d'incapacité sont comptés lorsque le conducteur débutant commet une infraction au code de la route de la province, et non aux restrictions imposées par le système de délivrance graduelle des permis de conduire.

Selon le système des points d'incapacité, le conducteur débutant qui accumule 2, 3, 4 ou 5 points d'incapacité recevra par le courrier un avis qui indique le nombre de points et les circonstances dans lesquelles le permis peut être suspendu.

Si le conducteur débutant accumule 6, 7 ou 8 points d'incapacité, on peut lui demander d'assister à une séance de counseling en groupe.

Le conducteur débutant, qui accumule 9, 10 ou 11 points, doit se présenter à un entretien avec un fonctionnaire du ministère pour expliquer pourquoi son permis ne doit pas être suspendu. Si l'intéressé ne se présente pas à cet entretien, ou s'il ne peut donner de raisons



### *Cours de conduite obligatoires*

Les organismes de protection de la sécurité maintiennent que les cours de conduite sur motocyclette ont fait leurs preuves. Ils font valoir, à la lumière de statistiques, que le taux de collisions des motocyclettes est tombé ces dernières années, tandis que le pourcentage de conducteurs qui suivent un cours de conduite a augmenté.

Cependant, on a également fait valoir au comité que la baisse du taux de collisions des motocyclettes peut s'expliquer aussi par la diminution du nombre de conducteurs sur la route observée depuis quelques années. Faute de preuves probantes établissant que les cours de conduite améliorent la sécurité routière, le comité ne peut se prononcer en faveur d'une proposition visant à les rendre obligatoires.

### **Sanctions applicables aux conducteurs débutants**

Les conducteurs débutants qui commettent une infraction aux restrictions imposées par le système de délivrance graduelle des permis de conduire sont passibles d'une suspension de 30 jours de leur permis, qu'ils soient au niveau 1 ou au niveau 2.

Certains intervenants se demandent s'il y a lieu d'appliquer la même sanction à toutes les infractions aux restrictions. Il faut, selon eux, que les infractions au taux d'alcoolémie de 0 pour 100 entraînent des peines plus sévères que les infractions à la règle relative à l'insigne du véhicule.

D'autres intervenants considèrent que la suspension de 30 jours sera insuffisante pour changer le comportement du conducteur.

revanche, il incomberait alors au gouvernement de surveiller les pratiques des moniteurs de conduite sur motocyclette.

Le comité croit qu'il faut maintenir la pratique actuelle selon laquelle les moniteurs de conduite sur motocyclette sont autorisés à faire passer les examens au niveau 1, et envisager la possibilité d'autoriser ces moniteurs à faire passer l'examen du niveau 2, une fois que la version finale de l'examen est arrêtée.

Le comité recommande donc :

7. **Que des moniteurs de conduite sur motocyclette agréés par le gouvernement soient autorisés à faire passer l'examen de sortie du niveau 1, et que l'on envisage d'autoriser ces instructeurs à faire passer l'examen de sortie du niveau 2.**

### *Cylindrée*

Certains intervenants recommandent de plafonner la cylindrée à chaque niveau du système de délivrance graduelle des permis de conduire pour motocyclettes. Ainsi, on pourrait imposer une cylindrée maximale de 400 cm<sup>3</sup> aux conducteurs du niveau 1 et de 750 cm<sup>3</sup>, à ceux du niveau 2. D'autres intervenants recommandent d'interdire aux motocyclistes de conduire des motocyclettes dont la cylindrée dépasse celle de la motocyclette qu'ils ont conduite pour subir l'examen. Ainsi, le motocycliste qui a passé son examen au moyen d'une motocyclette de 750 cm<sup>3</sup> ne pourra conduire que des motocyclettes dont la cylindrée est de 750 cm<sup>3</sup> au maximum.

Si une telle recommandation semble logique de prime à bord, rien ne prouve l'existence d'un lien entre la cylindrée et les taux de collisions mortelles. Le comité ne peut donc appuyer la proposition.

sûr, surmonter ce problème, en ne permettant les renouvellements que toutes les cinq années, mais certains milieux pourraient alors réclamer des exceptions. Le comité n'est donc pas en faveur de cette proposition.

### *Examens de sortie*

Comme dans le cas des permis de catégorie G, certains intervenants demandent si l'on envisage l'élaboration de nouveaux examens pour les permis de catégories M dans le programme de délivrance graduelle des permis de conduire. Ils veulent savoir également qui serait autorisé à faire passer ces examens.

Les organismes de protection de la sécurité et les moniteurs de conduite sur motocyclette ont recommandé l'adoption de l'épreuve d'aptitude des motocyclistes (EAM II) comme examen de sortie du niveau 1 et la création d'un nouvel examen pour le niveau 2. L'imposition d'un examen plus rigoureux, permettrait, selon eux, de relever la sécurité de la conduite sur motocyclette.

L'épreuve EAM II est bien reconnue et jouit d'une excellente réputation. Toutefois, les installations nécessaires pour faire passer cet examen, et des examens semblables, n'existent pas dans tous les centres d'examen du ministère des Transports. Comme 30 pour 100 des nouveaux conducteurs subissent un examen par des examinateurs du ministère, il est essentiel que la faculté de donner les nouveaux examens en vertu du programme de délivrance graduelle des permis de conduire soit confiée à tous les centres d'examen du ministère. L'adoption de l'épreuve EAM II ne serait pas donc possible.

Les groupements des motocyclistes recommandent également d'autoriser les moniteurs de conduite sur motocyclette à faire passer les examens dans le cadre du système de délivrance graduelle des permis de conduire pour motocyclistes. Ainsi, on aiderait l'industrie des écoles de conduite et on économiserait au gouvernement les frais afférents à ces examens. En

réussir un examen d'aptitude pour obtenir le permis d'apprenti, mais qu'il a dû abandonner cette condition du fait qu'elle était trop difficile à appliquer et que le candidat devait avoir accès à un motocyclette et à une zone d'exercice en dehors des routes. D'ailleurs, comme la durée du niveau 1 n'est pas longue, l'occasion d'évaluer les aptitudes se présentera dès le début du programme. Pour ces raisons, le comité n'est pas en faveur de la recommandation de créer un examen d'aptitudes élémentaires pour l'accession au niveau 1.

### *Durée du niveau 1*

Le niveau 1 des permis de la catégorie M aura une durée minimum de 60 jours et une durée maximum de 90 jours. Après les 60 jours, le conducteur aura la faculté de passer un examen sur route pour accéder au niveau 2.

Certains moniteurs de conduite sur motocyclette estiment que le programme proposé de délivrance graduelle des permis de catégorie M n'encourage guère les conducteurs à suivre un cours de conduite sur motocyclette. Donc, pour encourager le conducteur à suivre un cours de conduite, il propose de porter à six mois la durée du niveau 1 et de donner au conducteur la faculté de réduire de quatre mois cette période s'il réussit un examen de conduite sur motocyclette.

Cette proposition présente une difficulté, comme dans le cas des cours de conduite automobile, du fait que rien ne prouve que les cours de conduite sur motocyclette, en eux-mêmes, ont un effet sur la sécurité routière. Autre problème : si l'on porte à six mois la durée du niveau 1, on prolonge du même coup la durée pendant laquelle le nouveau conducteur peut conduire sa motocyclette avant de subir l'examen d'aptitudes élémentaires, ce qui risquerait de créer un risque de sécurité. Enfin, si la durée du niveau 1 était de six mois, le nouveau conducteur pourrait conduire sa motocyclette pendant la saison de six mois où cela est possible, étant donné le climat de l'Ontario, pour renouveler simplement son permis le printemps prochain sans jamais avoir à subir de tests d'aptitude. On peut, bien

Le comité fait remarquer que la principale incitation pour terminer le niveau 2 n'est pas mentionnée dans les règlements proposés. Il s'agit du rabais de la prime d'assurance dont bénéficient les conducteurs qui obtiennent leur permis de conduire doté de tous les privilèges. Autre incitation : les conducteurs du niveau 2 qui, après cinq années, n'ont pas réussi l'examen de sortie du niveau 2 devront remplir de nouveau les conditions du niveau 2. Enfin, les conducteurs qui restent au niveau 2 ne pourront obtenir de permis de catégorie A, B, C, D, E ou F. De l'avis du comité, ces incitations et restrictions au niveau 2 suffiront pour amener les conducteurs à chercher à obtenir leur permis de conduire doté de tous les privilèges.

## Catégorie M - niveau 1

### *Critères d'accès*

Les candidats du permis de motocyclette de niveau 1 seront tenus de réussir le même examen écrit de leurs connaissances des règles de la circulation que les candidats du permis d'apprenti dans le système actuel. De plus, ils devront réussir le même examen de la vue et répondre aux mêmes normes médicales que les candidats aujourd'hui.

La question de savoir s'il faut confier les examens de la vue et examen médicaux à des professionnels de la santé est également soulevée dans le contexte des permis de motocyclette. Pour les mêmes raisons mentionnées par le comité dans le cas des permis de catégories G (avantages minimaux de ces examens sur le plan de la sécurité et hausse des coûts), le comité ne peut se ranger à cette proposition.

Certains groupements de motocyclistes recommandent que les nouveaux motocyclistes soient tenus de passer non seulement l'examen des connaissances, mais aussi des examens d'aptitudes élémentaires qui évaluent la capacité du candidat d'équilibrer et de manoeuvrer la motocyclette. Le ministre signale, cependant, qu'il obligeait auparavant les candidats à



Après deux années d'expérience de conduite, ils auront le droit de passer l'examen de sortie du niveau 2 et d'obtenir un permis de conduire doté de tous les privilèges.

Les conducteurs titulaires d'un permis venant de territoires de compétence avec lesquels l'Ontario n'a pas conclu d'entente d'échange de permis seront tenus de réussir l'examen de la vue et l'examen écrit de leurs connaissances des règles de la circulation. Les conducteurs venant de ces territoires qui ont deux années d'expérience ou plus pourront immédiatement passer l'examen de sortie du niveau 2. Les conducteurs qui n'ont pas deux années d'expérience recevront un crédit pour l'expérience qu'ils ont acquise. Ainsi, le conducteur qui a moins d'une année d'expérience sera affecté au niveau 1 jusqu'au moment où son expérience totale corresponde à douze mois et, à ce moment-là, il aura le droit de passer l'examen de sortie du niveau 1. Le conducteur qui a plus d'une année d'expérience et qui réussit l'examen de sortie du niveau 1 accèdera au niveau 2.

Le conducteur venant d'un autre territoire de compétence qui ne peut justifier de son expérience de conduite est considéré comme étant un nouveau conducteur et devra, par conséquent, suivre tout le programme de délivrance graduelle de permis de conduire. Le comité estime que ces conditions tiendront compte, dans un large mesure et de façon équitable, de l'expérience acquise par les conducteurs d'autres territoires de compétence et, en même temps, qu'elles ne compromettent pas la sécurité des conducteurs de l'Ontario.

### *Mesures de stimulation pour sortir du niveau 2*

Comme le niveau 2 prévoit si peu de restrictions comparativement au niveau 1, certains intervenants doutent qu'il existe suffisamment de mesures d'incitation pour pousser les conducteurs du niveau 2 à sortir du niveau 2.

L'application du programme se fera de façon «accessoire», c'est-à-dire, lorsqu'un agent de la police arrête un nouveau conducteur pour une infraction au *Code de la route* ou autre question sans rapport avec la délivrance graduelle des permis de conduire. La police ne fera pas de vérifications intermittentes arbitraires, qui ne sont autorisées qu'en vertu du Programme R.I.D.E.

L'application accessoire est considérée efficace du fait qu'une grande partie de la population respecte la loi et que bon nombre de nouveaux conducteurs auront à demander la permission de quelqu'un d'autre pour pouvoir emprunter un véhicule. Le comité fait valoir que l'application accessoire fait ses preuves dans d'autres territoires qui ont adopté le système de délivrance des permis de conduire et que la notion de l'application accessoire est appuyée par les services de police de l'Ontario.

### *Réciprocité avec d'autres territoires de compétence*

Un certain nombre de particuliers demandent si le système de délivrance graduelle des permis de conduire tiendra compte de l'expérience de conduite acquise par les personnes venant d'autres territoires de compétence qui s'installent en Ontario.

L'Ontario a conclu des ententes d'échange de permis avec les autres provinces et territoires du Canada, et avec les États-Unis et le Japon. Selon le système proposé, un conducteur titulaire d'un permis venant de l'un de ces territoires qui s'installe en Ontario et qui possède au moins deux années d'expérience de conduite peut obtenir un permis de conduire de l'Ontario doté de tous les privilèges sans passer d'examen. Tous les candidats seront tenus de fournir la preuve du permis dont ils étaient titulaires et de leur expérience de conduite.

Les conducteurs titulaires d'un permis venant de ces territoires qui ont moins de deux années d'expérience de conduite pourront accéder directement au niveau 2 sans passer d'examen.

l'industrie des écoles de conduite pour relever les normes de la formation des moniteurs de conduite et pour améliorer la qualité des écoles de conduite.

Le comité recommande donc :

6. Que, conjointement avec l'adoption du programme de délivrance graduelle des permis de conduire, le ministère des Transports examine le contenu du cours de conduite automobile ordinaire, afin d'y incorporer les récents progrès de la technologie automobile ainsi que la mention du programme de délivrance graduelle des permis de conduire, et que le ministère collabore avec l'industrie des écoles de conduite pour relever les normes de formation des moniteurs de conduite et améliorer la qualité des écoles de conduite.

#### *«Permit» ou «licence»*

Un groupe de personnes intéressées par la sécurité recommande l'emploi du mot «permit» dans les textes anglais pour le système de la délivrance graduelle des permis de conduire plutôt que le mot «licence», pour faire bien comprendre aux nouveaux conducteurs qu'ils n'ont pas encore acquis tous les privilèges de conduite.

Selon le comité, on ne gagnerait rien à adopter cette recommandation. En effet, les mots «licence» et «permit» sont souvent employés l'un pour l'autre, de sorte que la distinction entre ces deux mots risquerait de signifier peu pour bon nombre de nouveaux conducteurs. De plus, l'adoption du mot «permit» nécessiterait une étude coûteuse des lois et règlements pour s'assurer qu'il n'entre pas en conflit avec la terminologie existante.

#### *Application*

De nombreux intervenants désirent connaître les modalités d'application du système de délivrance graduelle des permis de conduire et veulent savoir si la méthode proposée sera efficace.

À cet égard, le ministère a reconnu la nécessité de mettre à jour le matériel didactique relatif aux cours de conduite automobile dans le cadre du programme de délivrance graduelle des permis de conduire, et il a informé le comité qu'il collabore avec l'industrie des écoles de conduite pour l'étude des questions qui se posent à propos des cours de conduite.

Le comité fait valoir que, si l'industrie des écoles de conduite est peu réglementée à l'heure actuelle, elle doit quand même respecter certaines normes en place. Actuellement, le ministère oblige les personnes qui désirent donner des cours de conduite sur route dans des véhicules de catégorie G à réussir un cours de formation de quatre semaines. Ce cours est donné, avec l'approbation du ministère, par l'Ontario Safety League. Les personnes qui désirent obtenir un diplôme de moniteur de motocyclette dans le programme d'octroi de certificats aux conducteurs établi par le ministère doivent réussir le cours des moniteurs créé par le Conseil canadien de la sécurité. Les élèves qui réussissent ce cours n'ont pas besoin de passer l'examen de motocyclette sur route administré par le gouvernement pour obtenir un permis de catégorie M. Ce cours est également offert par l'Ontario Safety League. Enfin, l'industrie des assurances offre des réductions de prime aux nouveaux conducteurs qui suivent le cours de conduite automobile ordinaire, tiré du manuel *Sur la bonne route*, élaboré conjointement par le ministère des Transports et le ministère de l'Éducation en 1985.

Le ministère n'a pas fixé de normes pour les moniteurs de conduite ne travaillant qu'en classe. De plus, les écoles de conduite ne sont pas réglementées, bien que le ministère les ait encouragées à créer un système d'autoréglementation.

Si le comité ne prône pas une réglementation plus serrée de l'industrie des écoles de conduite, il estime cependant qu'à l'adoption du programme de délivrance graduelle des permis de conduire, le ministère devra réexaminer le cours de conduite automobile ordinaire afin d'y incorporer les récents progrès technologiques, telles que les systèmes antiblocages des freins et les sacs gonflables, ainsi que la mention du programme de délivrance graduelle des permis de conduire. De plus, le comité recommande que le ministère collabore avec



En conclusion, le comité estime que l'examen avancé pour les conducteurs du niveau 2 permet mieux d'indiquer si le conducteur débutant est prêt à recevoir un permis de conduire doté de tous les privilèges. Sur ce point, le comité fait valoir que le ministère met actuellement au point un examen avancé pour le niveau 2, en collaboration avec un groupe consultatif composé de représentants de l'industrie des écoles de conduite et de groupes dans le domaine de la sécurité.

#### *Niveau 2 - autres restrictions*

Étant donné le peu de restrictions qui existent au niveau 2, certains intervenants estiment qu'il convient d'appliquer les restrictions du niveau 1 aux conducteurs du niveau 2 qui conduisent sans la présence d'un moniteur ou d'un conducteur titulaire d'un permis de conduire doté de tous les privilèges. De cette façon, selon eux, on pousserait nettement les conducteurs du niveau 2 à sortir de ce niveau.

S'il ne s'oppose pas à cette recommandation en principe, le comité considère qu'elle imposerait trop de restrictions à la mobilité des conducteurs du niveau 2. Quant à l'encouragement de sortir du niveau 2, le comité fait valoir que la baisse des primes d'assurance dont bénéficie le titulaire d'un permis de conduite doté de tous les privilèges est un facteur important pour amener les conducteurs du niveau 2 à sortir de ce niveau.

#### **Catégorie G - autres questions**

#### *Cours de conduite automobile et matériel didactique*

Plusieurs intervenants demandent au comité si, avec l'adoption du programme de délivrance graduelle des permis de conduire, on verra la mise à jour et l'élargissement des cours de conduite automobile et le resserrément des conditions à remplir par les moniteurs.



des conducteurs du niveau 2, surtout les nouveaux conducteurs non adolescents qui désirent transporter des membres de leur famille.

### *Critères de sortie du niveau 2*

Le seul critère proposé pour sortir du niveau 2 est que le conducteur du niveau 2 réussisse un examen avancé de conduite au bout de 12 mois. Des représentants de l'industrie de l'assurance recommandent, comme ils l'ont fait pour le niveau 1, que les conducteurs du niveau 2 aient un dossier de conduite exempt de collisions et de condamnations pendant le niveau 2 pour pouvoir subir le test avancé. Ils proposent également, à titre de pénalité éventuelle en cas d'infraction de cette règle, le renvoi du conducteur du niveau 2 au niveau 1. Les assureurs font valoir que ces conditions s'imposent encore plus au niveau 2, étant donné que l'on ne peut plus attribuer aux erreurs de débutant les collisions et condamnations qui se produisent au niveau 2.

Même si les arguments en faveur de cette proposition sont plus convaincants pour le niveau 2 que pour le niveau 1, le comité a quand même des doutes. D'abord, si l'on impose des critères de réussite trop sévères au niveau 2, il se peut que certains conducteurs restent coincés dans le programme de la délivrance graduelle des permis de conduire pendant longtemps, ce qui pourrait amener certains d'entre eux à passer outre à d'autres restrictions. Deuxièmement, étant donné l'encombrement des cours des infractions à la circulation de l'Ontario, il se peut que des difficultés administratives surviennent lorsqu'un conducteur du niveau 2, accusé d'une infraction, n'est reconnu coupable qu'après sa sortie du niveau 2. En outre, le fait de faire revenir au niveau 1 un conducteur du niveau 2 pour qu'il satisfasse à des conditions déjà remplies ne ferait rien pour corriger des problèmes de comportement. Enfin, il se peut que le conducteur du niveau 2 s'arrête tout simplement de conduire pour s'assurer un dossier de conduite exempt de collisions et de condamnations.

De l'avis du comité, il ne serait guère utile de donner des crédits aux conducteurs qui suivent un cours élémentaire de conduite au niveau 2, étant donné que la plupart des cours élémentaires portent sur les compétences et connaissances nécessaires pour sortir du niveau 1.

En ce qui concerne l'octroi d'un crédit pour un cours avancé de conduite au niveau 2, le comité ne peut, étant donné le manque de données qui prouvent l'efficacité de ces cours, souscrire à l'adoption d'un tel crédit.

### *Nombre maximum de passagers*

Comme dans le cas du niveau 1, on propose que le nombre de passagers à bord d'un véhicule conduit par un conducteur de niveau 2 se limite au nombre de ceintures de sécurité du véhicule.

Les intervenants de l'industrie de l'assurance prônent l'imposition d'autres restrictions aux passagers au niveau 2. Ainsi, le Bureau d'assurance du Canada recommande que le conducteur du niveau 2 qui n'est pas accompagné n'ait pas le droit de transporter des passagers dans le véhicule. Selon lui, on peut autoriser un passager au niveau 2 si celui-ci compte au moins deux années d'expérience et est titulaire d'un permis de conduire doté de tous les privilèges. Si le conducteur du niveau 2 conduit en présence d'un moniteur de conduite agréé, ou d'une personne qui compte au moins cinq années d'expérience et est titulaire d'un permis de conduire doté de tous les privilèges, il faut limiter le nombre de passagers au nombre de ceintures de sécurité du véhicule.

Cette recommandation vise à réduire les distractions et les pressions de camarades que pourrait connaître le conducteur débutant qui ne conduit pas en présence d'un moniteur ou d'un conducteur expérimenté. Si le comité ne s'oppose pas à cette recommandation en principe, il ne l'appuie pas non plus du fait qu'elle risque de limiter exagérément la mobilité

de l'insigne soit volontaire. De cette façon, les conducteurs qui croient que l'insigne donne un certain degré de protection pendant leur période d'apprentissage peuvent l'afficher, s'ils le désirent, tandis que les conducteurs qui craignent d'être victimes de harcèlement peuvent décider de ne pas l'afficher sans enfreindre les restrictions imposées par le programme de la délivrance graduelle des permis de conduire.

Cependant, étant donné l'opinion du comité sur la valeur de l'insigne, le comité recommande également que le ministère encourage l'emploi de l'insigne. À cet égard, le ministère a fait savoir qu'il pourrait inclure les insignes dans la documentation des nouveaux conducteurs qui sera distribué après l'adoption du régime de délivrance graduelle des permis de conduire.

Le comité recommande donc :

5. Que l'emploi d'un insigne sur un véhicule au niveau 1 soit volontaire, mais que le ministère encourage son usage.

## Catégorie G - niveau 2

### *Crédit pour cours de conduite*

Contrairement au niveau 1, le niveau 2 ne prévoit pas de crédit pour un cours de conduite. Certains moniteurs de cours de conduite recommandent l'octroi d'un crédit de ce genre aux conducteurs de niveau 2 qui suivent un cours avancé de conduite, ou un cours élémentaire de conduite lorsqu'ils n'ont pas suivi ce cours au niveau 1.

Ceux qui sont en faveur de l'octroi d'un crédit pour un cours élémentaire au niveau 2 estiment que les nouveaux conducteurs qui n'ont pas pu suivre ce cours au niveau 1, parce qu'il était trop cher ou n'existait pas, sont ainsi poussés à suivre un cours de conduite avant d'obtenir leurs permis de conduire doté de tous les privilèges.

dans un environnement de conduite à faible risque. Deuxièmement, cette condition contient un élément de punition qui ne tient pas compte du fait que les nouveaux conducteurs font souvent des erreurs par manque d'expérience. Par conséquent, le comité n'est pas en faveur de la condition d'un dossier de conduite vierge pour les conducteurs du niveau 1.

L'exigence pour le conducteur du niveau 1 d'accumuler un nombre minimum d'heures ou de kilomètres d'expérience de conduite pour pouvoir accéder au niveau 2 pourrait faire en sorte que le nouveau conducteur acquiert suffisamment de pratique pour tenter l'examen de sortie du niveau 1. L'imposition d'une telle condition s'avérerait peu pratique, cependant. En effet, il serait impossible de vérifier, sauf par un registre tenu par le conducteur lui-même, que ce dernier a accumulé l'expérience de conduite exigée. En outre, il n'existe pas de données sur le nombre d'heures ou de kilomètres qu'un nouveau conducteur doit accumuler pour subir l'examen de conduite sur route.

### *Insigne sur le véhicule*

On propose que tous les conducteurs du niveau 1 affichent sur le véhicule un insigne approuvé par le ministère pour indiquer que le véhicule est conduit par un débutant. Cette restriction a pour but de créer un ambiance de conduite plus sécuritaire pour les nouveaux conducteurs du fait qu'elle rend les autres conducteurs plus attentifs en présence de débutants.

Selon certains particuliers et membres du comité, par contre, les nouveaux conducteurs risqueraient d'être ainsi la cible de harcèlement.

Tout en étant persuadé que l'emploi d'un insigne créerait un environnement de conduite plus sécuritaire pour les conducteurs débutants, le comité ne croit pas que les avantages de cette pratique soient suffisamment importants pour l'emporter sur les préoccupations soulevées à propos de ses effets négatifs possibles. Par conséquent, le comité recommande que l'emploi



Cependant, le comité fait remarquer également que, même si les conducteurs du niveau 2 auront l'occasion d'acquérir de l'expérience en conduisant des véhicules de catégorie D réputés être des véhicules de catégorie C, il faut assurer une formation aux nouveaux conducteurs qui désirent conduire des véhicules agricoles et autres grands véhicules.

Le comité recommande donc :

4. Que le ministère collabore avec les autres ministères, notamment le ministre de l'Agriculture et de l'Alimentation, et avec l'industrie des cours de conduite automobile, pour apprendre aux nouveaux conducteurs à conduire des véhicules de catégorie A et de catégorie D.

#### *Critères pour sortir du niveau 1*

Pour sortir du niveau 1, le conducteur du niveau 1 devra subir un examen de conduite élémentaire administré par un examinateur du gouvernement. Selon un certain nombre d'intervenants, dont les assureurs et les écoles de conduite, il faut que les conducteurs du niveau 1 réunissent certaines autres conditions. Ces groupes recommandent que le conducteur du niveau 1 ait un dossier de conduite exempt de collisions et de condamnations pour la durée du niveau 1 pour pouvoir accéder à l'examen de sortie du niveau 1. Selon une autre recommandation, il faut que les conducteurs du niveau 1 justifient d'un certain nombre d'heures de conduite et d'un certain nombre de kilomètres parcourus au niveau 1.

La condition pour le conducteur débutant d'avoir un dossier de conduite exempt de condamnations et de collisions aurait pour effet d'inspirer, selon certains, du respect pour les lois de la circulation et pour la valeur de la conduite défensive. D'après le comité, cependant, cette proposition soulève deux difficultés. Premièrement, elle risque d'amener les nouveaux conducteurs à éviter de conduire pour réduire les probabilités de commettre une infraction ou d'être impliqué dans un accident. Une telle conséquence irait à l'encontre de l'objectif du niveau 1, à savoir permettre au nouveau conducteur d'acquérir de l'expérience



d'un conducteur d'expérience qui pourrait prendre le volant pendant le couvre-feu, si besoin est. Le comité considère donc que le couvre-feu envisagé représente un juste milieu entre la sécurité et la mobilité.

### *Restriction relative au genre de véhicule*

Pendant la durée du niveau 1, les nouveaux conducteurs ne pourront conduire que les véhicules des catégories G1. Les véhicules de catégorie G1 sont définis dans le règlement portant sur les permis de conduire comme étant des automobiles, fourgonnettes et petits camions, mais n'englobent pas les véhicules agricoles de catégorie D, réputés être des véhicules de catégorie G selon le paragraphe 2 (3) du règlement.

L'adoption de la définition proposée des véhicules des catégories G1 aurait pour effet d'interdire aux nouveaux conducteurs qui habitent une ferme de conduire des véhicules agricoles réputés être des véhicules de catégorie G. Même si les nouveaux conducteurs ne sont pas autorisés, à l'heure actuelle, à conduire des «véhicules réputés être des véhicules de catégorie G», certains membres du comité considèrent que le maintien de cette interdiction risque de faire du tort aux exploitations agricoles familiales que que dépendent de jeunes membres de la famille pour faire fonctionner des véhicules, dont les véhicules agricoles. Étant donné les difficultés financières que connaissent les petites exploitations agricoles, on demande s'il est possible d'accorder des exceptions limitées à cette restriction.

De l'avis du comité, les conséquences négatives d'une telle exception l'emporteraient sur les avantages éventuels. Sur le plan de la sécurité, le comité craint qu'une exception permette à des conducteurs sans expérience de conduire de grands véhicules sur la voie publique. En effet, le comité a déjà constaté que, dans la pratique, les exceptions présentent des difficultés d'administration et d'application. Enfin, il se peut qu'une exception accordée aux exploitants agricoles amène d'autres entreprises à réclamer des exceptions. Pour ces raisons, le comité estime qu'il ne faut pas accorder d'exception à cette restriction.

plutôt à la période allant du soir au matin. D'autres groupes souhaitent que le couvre-feu soit prolongé de une heure ou de deux heures le matin ou le soir.

L'imposition d'un couvre-feu du soir au matin aurait pour effet que les nouveaux conducteurs ne pourront pas conduire pendant les périodes de visibilité réduite. Cette proposition, et les autres propositions visant à prolonger le couvre-feu, présentent cependant une difficulté : en hiver, le soleil se couche plus tôt dans certaines régions de la province, de sorte que la prolongation du couvre-feu empêcherait les nouveaux conducteurs des régions où le soleil se couche tôt d'acquérir de l'expérience au volant pendant une bonne partie de l'année.

D'ailleurs, le couvre-feu n'a pas pour objectif d'empêcher les nouveaux conducteurs de conduire pendant des périodes de visibilité réduite. Par là, on cherche, au contraire, à les empêcher de conduire pendant les heures où ils risquent, du fait de leur manque d'expérience, de ne pas reconnaître les effets de la fatigue. Le couvre-feu vise également le cas où les jeunes conducteurs, après une fête le vendredi ou le samedi soir, seraient assujettis à une plus forte pression de la part de leurs camarades.

Des intervenants des collectivités rurales se déclarent, de façon générale, en faveur de l'imposition du couvre-feu, mais demandent au comité d'envisager des exceptions, tant au couvre-feu qu'aux restrictions imposées au conducteur accompagnateur, dans le cas des conducteurs des régions rurales qui auraient à suivre des cours le soir ou qui font partie d'une équipe de nuit.

Le problème que pose les exceptions est que leur application est difficile. De plus, les exceptions auraient pour effet de permettre à certains conducteurs de conduire dans des conditions dont on sait qu'elles représentent un risque élevé pour tous les nouveaux conducteurs.

En conclusion, le comité estime que le couvre-feu ne constitue pas un entrave à la mobilité des nouveaux conducteurs du niveau 1, étant donné qu'ils doivent conduire en la présence

kilomètre parcouru est moins élevée sur les autoroutes où la circulation est rapide que sur la plupart des autres genres de routes. Selon ces intervenants, ce serait contraire à la sécurité de ne pas permettre aux conducteurs débutants du niveau 1 d'acquies de l'expérience sur les routes où la vitesse est élevée, puis de leur permettre de conduire seuls sur ces mêmes routes au niveau 2.

Si les routes à vitesse élevée de la province sont généralement bien conçues sur le plan de la sécurité routière, et s'il est vrai que du point de vue statistique elles présentent moins de dangers que les autres routes, il reste que les accidents qui se produisent sur ces routes ont des conséquences plus graves. D'ailleurs, il est à souligner que le moniteur de conduite ne commence à enseigner à son élève la conduite sur les routes à vitesse élevée que si cet élève se sent à l'aise sur les routes à basse vitesse. Selon le comité, il ne faut pas «mettre la charrue devant les boeufs», et la restriction envisagée est donc valable.

Un certain nombre d'intervenants de collectivités rurales, tout comme certains membres du comité venant de circonscriptions rurales, font remarquer que l'interdiction d'emprunter l'autoroute cause de sérieux problèmes aux conducteurs en région rurale. Sur ce point, le comité fait valoir que, près de toutes les autoroutes de la série 400, et autres routes visées par la restriction, se trouvent d'autres routes menant aux mêmes destinations que le conducteur débutant peut emprunter. Si le conducteur débutant doit absolument arriver à destination dans un temps déterminé, le conducteur accompagnateur du niveau 1 pourra alors prendre le volant sur l'autoroute à vitesse élevée.

### *Couvre-feu entre minuit et 5 h*

Il sera interdit aux conducteurs du niveau 1 de conduire entre minuit et 5 h. Cette interdiction s'explique par le fait que ces derniers sont impliqués dans un nombre disproportionnellement élevé de collisions mortelles qui surviennent après minuit. À la lumière de ces statistiques, certains groupes recommandent que le couvre-feu s'applique

occuper le siège avant a pour effet que seul le conducteur accompagnateur peut occuper le siège avant.

Le comité recommande donc :

3. Que le conducteur accompagnateur soit le seul passager autorisé à occuper le siège avant d'un véhicule conduit par un conducteur du niveau 1.

#### *Taux d'alcoolémie de 0 pour 100*

Il faut que le conducteur du niveau 1 ait un taux d'alcoolémie de 0 pour 100 au volant. Certains membres du comité soulèvent la possibilité d'imposer des sanctions supplémentaires aux conducteurs du niveau 1 qui ne respectent pas cette condition et qui, en outre, n'ont pas atteint l'âge de la majorité, soit 19 ans. Selon eux, on ferait ressortir ainsi le caractère sérieux d'une infraction à l'interdiction de conduire en état d'ébriété et l'on confirmerait la position de l'Ontario sur cette question de façon générale.

Le comité conclut, cependant, que l'imposition d'autres sanctions en vertu du *Code de la route* ne serait pas approprié, du fait que le problème causé par la consommation d'alcool par des jeunes n'ayant pas atteint l'âge de la majorité est une question qui se rapproche d'avantage de la politique sociale et de santé que de l'octroi du permis de conduire.

#### *Interdiction de conduire sur certaines autoroutes*

Les conducteurs du niveau 1 ne sont autorisés à conduire sur les autoroutes de la série 400, ou sur certaines autres autoroutes à plusieurs voies, qu'en présence d'un moniteur de conduite agréé. Les représentants des écoles de conduite et les moniteurs de conduite prétendent que, si cette restriction semble logique de prime à bord, ces routes-là sont, d'après leur expérience, moins dangereuses que les autoroutes à deux voies sans terre-plein central pour diviser la circulation. Ils font valoir qu'en réalité le taux de collision par



Le comité reçoit plusieurs recommandations visant à changer la restriction relative au nombre de passagers. Ainsi, on propose de ne permettre qu'un seul passager dans le siège avant, pour prévenir l'encombrement de ce siège et pour réduire au minimum le risque de distraire le nouveau conducteur.

D'autres présentent des recommandations pour atténuer les effets négatifs de la pression des camarades sur le jeune conducteur. Certains proposent de ne pas autoriser, au niveau 1, de passagers autres que le conducteur accompagnateur. D'autres estiment qu'on peut autoriser un conducteur du niveau 1 à transporter uniquement des membres de sa famille. D'autres encore avancent une proposition intéressante : autoriser le conducteur débutant adolescent à ne transporter qu'un seul «camarade débutant» à la fois. Un «camarade débutant» serait un passager dont l'âge se rapproche de quatre années de celui du conducteur et qui ne remplit pas les conditions d'un conducteur accompagnateur.

Le comité examine toutes les propositions, mais exprime des réserves sur celles qui visent à réduire la pression des camarades. Si, en effet, on interdit le transport de passagers autres que le conducteur accompagnateur, on risque d'empêcher à des conducteurs débutants d'un âge plus avancé de transporter leurs personnes à charge. Une restriction qui ne permettrait au conducteur débutant de ne transporter que des membres de sa famille serait difficile à appliquer, vu la difficulté qu'il y a d'identifier les problèmes. La notion du «camarade débutant» risque de prêter à confusion dans l'esprit de certains conducteurs et d'empêcher des conducteurs du niveau 1 de transporter des membres de leur famille et des amis.

Cependant, le comité considère valable la proposition de fixer à un le nombre de passagers au siège avant. En effet, cette restriction aurait pour effet de prévenir l'encombrement du siège avant et de réduire le risque de distraction chez le conducteur débutant. En outre, elle ne constitue pas une entrave excessive, et est probablement facile à comprendre et à appliquer. Comme le règlement envisagé exige que le conducteur accompagnateur occupe la place à côté du conducteur débutant, la condition selon laquelle un seul passager peut



laquelle la condition du taux d'alcoolémie de 0 pour 100 pour les conducteurs accompagnateurs ouvre la voie à des recours en vertu de la *Charte canadienne des droits et libertés* pour le motif qu'une telle condition serait discriminatoire. Par conséquent, le comité ne recommande pas l'adoption de cette proposition.

Le dernier point soulevé en ce qui concerne les conditions à remplir par le conducteur accompagnateur est la question de savoir s'il faut obliger ce dernier à suivre un cours de conduite. Certains prétendent qu'une telle condition est nécessaire pour que le conducteur accompagnateur possède des compétences pédagogiques, en plus d'avoir de l'expérience.

Comme les cours dans ce domaine sont peu développés et que leurs résultats sont inconnus, le comité ne peut appuyer cette recommandation. Il est à remarquer cependant que le ministère s'est engagé à faire préparer des documents pour aider les conducteurs accompagnateurs à devenir de bons instructeurs. Et, si le système de la délivrance graduelle des permis de conduire créait un marché pour les cours de conduite destinés aux conducteurs accompagnateurs, l'industrie des cours de conduite pourrait alors se charger d'élaborer des cours de ce genre.

### *Nombre maximum de passagers*

On propose que le nombre de passagers d'un véhicule conduit par un conducteur du niveau I ne dépasse pas le nombre de ceintures de sécurité du véhicule. Plusieurs intervenants se demandent pourquoi cette restriction est nécessaire, croyant que la loi ontarienne limite déjà le nombre de passagers d'un véhicule au nombre de ceintures de sécurité. Le comité fait donc une mise au point : selon la loi ontarienne, tant que toutes les ceintures de sécurité du véhicule sont portées, ce véhicule peut transporter plus de passagers qu'il n'y a de ceintures de sécurité.

Il n'est pas clair qu'un «permis de conduire» s'entende d'un permis doté de tous les privilèges de conduite, ou qu'il englobe également les permis G1 et G2 dont le conducteur est titulaire pendant qu'il suit le programme de délivrance graduelle des permis de conduire. Des fonctionnaires du ministère expliquent que le *Code de la route* définit un «permis de conduire» comme devant englober un «permis de débutant». Par conséquent, le temps écoulé pendant la durée du programme de délivrance graduelle des permis de conduire peut entrer en ligne de compte dans les quatre années d'expérience imposées au conducteur accompagnateur. Le comité recommande donc que ce point soit expliqué clairement dans le manuel du conducteur et autres documents à distribuer lors du lancement du système de délivrance graduelle des permis de conduire.

Le comité recommande donc :

2. Que le manuel du conducteur, et les autres documents à distribuer au moment de l'adoption du système de délivrance graduelle des permis de conduire, stipulent clairement que le conducteur accompagnateur a tous les privilèges de conduite et au moins quatre années d'expérience de conduite, à compter de son accession au système de délivrance graduelle des permis de conduire.

La deuxième préoccupation soulevée à propos des conditions à remplir par le conducteur accompagnateur est la suivante : faut-il exiger également que le taux d'alcoolémie de ce dernier soit toujours de 0 pour 100? L'avantage d'une telle condition est que le conducteur accompagnateur peut savoir plus facilement s'il a un taux d'alcoolémie de 0 pour 100 ou un taux de 0,05 pour 100. De plus, on peut avancer que ce sera moins dangereux si le nouveau conducteur est en présence de quelqu'un qui n'a pas consommé d'alcool du tout.

Si le comité reconnaît le bien-fondé de ces arguments, il estime également que, selon certains, la condition d'un taux d'alcoolémie de 0 pour 100 chez les conducteurs accompagnateurs n'est pas conforme à la loi actuelle de l'Ontario, qui permet la conduite d'une automobile tant que le taux d'alcoolémie du conducteur est inférieur à 0,05 pour 100. Sur ce point, le comité fait valoir que le ministère a obtenu une option juridique selon

Trois grandes préoccupations sont soulevées en ce qui concerne les conditions à remplir par le conducteur accompagnateur. Premièrement, il y a la condition voulant que ce dernier compte au moins quatre années d'expérience. Certains intervenants estiment suffisante une expérience de deux années, tandis que d'autres proposent une expérience de cinq années. Plusieurs intervenants, dont des membres du comité, déclarent ne pas savoir exactement ce qu'il faut entendre par «quatre années d'expérience».

Selon les premiers, la réduction du nombre d'années d'expérience du conducteur accompagnateur permet de trouver un plus grand nombre de personnes pouvant servir de conducteur accompagnateur, les nouveaux conducteurs étant alors plus mobiles et moins portés à enfreindre cette restriction lorsqu'ils sont incapables de trouver facilement un conducteur accompagnateur. D'après les seconds, le relèvement du nombre d'années d'expérience nécessaires ferait que les jeunes conducteurs seraient en présence de personnes relativement mûres et sérieuses.

On signale au comité que, selon les conclusions des experts en matière de sécurité, il faut entre deux et cinq années à un nouveau conducteur pour acquérir les compétences et le jugement nécessaires pour prendre la bonne décision dans une situation dangereuse. De l'avis du comité, la condition de quatre années d'expérience des conducteurs accompagnateurs représente un bon compromis entre les périodes de deux ans et de cinq ans.

Cependant, le comité recommande que le sens de l'expression «quatre années d'expérience» soit mis au clair. Le paragraphe 5 (1) du règlement portant sur les permis de conduire exige que le conducteur accompagnateur ait tous les privilèges de conduire. Le paragraphe 5 (2) stipule ceci :

[...] une personne possède les compétences nécessaires pour servir de conducteur accompagnateur dans le but d'enseigner à un conducteur débutant la conduite d'un véhicule de catégorie G1 lorsqu'elle est titulaire d'un permis de conduire depuis au moins quatre années [...]

### *Crédit pour cours de conduite automobile et cours de conduite automobile obligatoires*

La durée du niveau 1 est réduite de 12 à 8 mois lorsque le conducteur réussit un cours de conduite approuvé. Certains intervenants font valoir que si la période de crédit est plus longue (six mois au lieu de quatre, par exemple), les nouveaux conducteurs seront plus portés à suivre un cours de conduite. Selon d'autres, il ne faut pas accorder des crédits pour les cours de conduite, car rien ne prouve que ces cours rehausseraient la sécurité routière. D'après d'autres encore, il est logique, malgré l'absence de preuves concrètes, que les cours de conduite comportent des avantages et il convient donc de les rendre obligatoires pour tous les nouveaux conducteurs.

Si l'on peut avancer des arguments dans un sens ou dans l'autre, le comité est d'avis pourtant que le crédit envisagé de quatre mois constitue le juste milieu entre ces deux positions opposées. Un crédit de quatre mois devrait suffire pour pousser les nouveaux conducteurs à suivre un cours de conduite et, en même temps, leur permettre d'acquiescer suffisamment d'expérience de conduite en présence d'un conducteur accompagnateur pour qu'ils ne posent pas de risque élevé aux autres conducteurs à leur accession au niveau 2.

Quant à la question des cours de conduite obligatoires, le comité est persuadé que ces cours, pour autant qu'ils soient utiles, donnent de meilleurs résultats s'ils sont volontaires.

### *Conditions à remplir par le conducteur accompagnateur*

Le conducteur du niveau 1 n'est autorisé à conduire qu'en présence d'une personne titulaire d'un permis doté de tous les privilèges, ayant au moins quatre années d'expérience et dont le taux d'alcoolémie est inférieur à 0,05 pour 100 pendant que le conducteur débutant conduit le véhicule.



Le comité recommande donc :

1. Que, conjointement avec l'instauration du système de délivrance graduelle des permis de conduire, le ministère des Transports réétudie l'examen d'admission et envisage d'ajouter des questions, entre autres, sur le partage de la route lorsqu'elles ont un rapport avec le code de la route.

Dans le système actuel, les candidats au permis de débutant ne sont tenus de présenter un certificat médical que s'ils mentionnent dans leur demande une affection qui porterait atteinte à leur capacité de conduire une automobile. C'est le personnel du ministère des Transports qui fait passer l'examen de la vue.

On recommande au comité de confier les examens de la vue et les examens médicaux à des professionnels de la santé pour relever le niveau de ces examens à l'admission. De cette façon, le ministère pourrait réduire le nombre de conducteurs dont l'acuité visuelle est faible ou qui présentent des problèmes médicaux non déclarés.

On n'a pas prouvé au comité, cependant, que l'examen actuel a soulevé des préoccupations en matière de sécurité. Le comité apprend au contraire que le nombre de conducteurs ontariens qui perdent leur permis en raison de problèmes médicaux n'est que de 1 sur 6 000 chaque année. En outre, l'obligation de se faire examiner par un médecin aurait pour effet d'alourdir le fardeau qui pèse sur le système de santé de l'Ontario ou, si l'on adopte le système du ticket modérateur, de relever sensiblement le coût de l'obtention du permis de conduire.

Par conséquent, le comité ne recommande pas le resserrerment des conditions d'admission en matière d'acuité visuelle et de santé.



## POINTS SOULEVÉS PENDANT LES AUDIENCES SUR LA DÉLIVRANCE GRADUELLE DES PERMIS DE CONDUIRE ET RECOMMANDATIONS

### DU COMITÉ

#### Catégorie G - niveau 1

#### *Conditions d'admission au niveau 1*

Pour accéder au niveau 1, le nouveau conducteur doit réussir le même examen de ses connaissances des règles de la circulation que c'est le cas actuellement pour l'obtention du permis d'apprenti. Il doit aussi remplir les mêmes conditions relatives à sa vue et à son état de santé que les nouveaux conducteurs en vertu du système actuel.

Le comité entend des témoins qui souhaitent voir inclure dans l'examen d'admission des sujets comme le partage de la route et d'autres questions qui dépassent le simple code de la route. Un intervenant recommandant de soumettre le nouveau conducteur à un test psychologique pour déterminer son attitude et son comportement au volant.

Le comité n'est pas convaincu qu'un examen plus long serait forcément meilleur, étant donné que l'examen d'admission vise simplement à évaluer les connaissances élémentaires du nouveau conducteur pour lui permettre de commencer son apprentissage par l'expérience. Il estime néanmoins que le ministre aurait intérêt à réétudier l'examen d'admission en même temps que le lancement du système de délivrance graduelle des permis de conduire, et à envisager la possibilité d'ajouter des questions sur, entre autres, le partage de la route qui se rapportent au code de la route. Il n'est pas en faveur des tests psychologiques, dont les avantages restent à prouver et dont les coûts risquent d'être élevés.

- conduire uniquement des véhicules de catégorie G1.

Pour accéder au niveau 2, le nouveau conducteur devra subir un examen de conduite sur route administré par un examinateur du gouvernement.

Le niveau 2 durera 12 mois. Le conducteur du niveau 2 sera tenu d'avoir un taux d'alcoolémie de 0 pour 100 au volant, de limiter le nombre de passagers au nombre de ceintures de sécurité du véhicule et de conduire uniquement des véhicules de catégorie G2.

Au bout de la période de 12 mois, le conducteur du niveau 2 pourra subir un examen de conduite avancé mettant l'accent sur son aptitude à reconnaître les situations dangereuses et à les éviter. Le conducteur qui réussit cet examen avancé recevra un permis de catégorie G doté de tous les privilèges de conduite.

Les conducteurs débutants qui commettent une infraction aux conditions imposées par le système de délivrance graduelle des permis de conduire sont passibles d'une suspension de 30 jours de leur permis. De plus, les conducteurs débutants reconnus coupables d'une infraction au *Code de la route* seront assujettis à des mesures de redressement et devront suivre des cours de perfectionnement en conduite automobile plus tôt en vertu du système de points d'inaptitude.

Un système semblable de délivrance graduelle des permis de conduire est envisagé pour les motocyclistes de l'Ontario.

Le nouveau conducteur devra passer par le «niveau 1» et ensuite par le «niveau 2». Pour accéder au niveau 1, le nouveau conducteur doit :

- avoir au moins 16 ans;
- être en bonne santé pour conduire un véhicule automobile de catégorie G;
- réussir un examen de la vue;
- réussir un examen écrit de ses connaissances du règlement de la circulation.

Le niveau 1 dure 12 mois. Le nouveau conducteur pourra ramener cette période à 8 mois, s'il réussit un cours de conduite approuvé.

Au niveau 1, le nouveau conducteur devra respecter un certain nombre de consignes, notamment :

- avoir un taux d'alcoolémie de 0 pour 100 au volant :
- conduire seulement en présence d'un conducteur détenteur d'un permis de tous les privilèges depuis au moins 4 années, et dont le taux d'alcoolémie est inférieur à 0,05 pour 100;
- s'abstenir de conduire sur les autoroutes de la série 400 et sur certaines autoroutes à plusieurs voies;

- s'abstenir de conduire entre minuit et 5 h du matin;

- placer un insigne sur son véhicule indiquant qu'il est débutant;

- limiter le nombre de passagers au nombre de ceintures de sécurité du véhicule;

de tout esprit partisan pour le déroulement de ses travaux. En outre, un tel processus rehausse l'intégrité des travaux du comité et du processus législatif dans son ensemble. Le comité recommande donc la généralisation de cette méthode.

## APERÇU

À l'appui du système de délivrance graduelle des permis de conduire proposé, le ministère des Transports présente au comité des preuves convaincantes qu'il faut donner aux nouveaux conducteurs une préparation plus poussée avant de leur accorder tous les privilèges de conduite. En effet, il ressort des statistiques du ministère qu'en Ontario les accidents d'automobile constituent la principale cause de décès des personnes âgées entre 16 et 24 ans, et une cause de décès importante des résidents de l'Ontario de moins de 45 ans. En outre, selon les statistiques du ministère, il est plus probable pour un nouveau conducteur que pour un conducteur d'expérience, quel que soit son âge, d'être impliqué dans un accident d'automobile. On signale enfin que, d'après les experts en matière de sécurité, il faut entre deux et cinq années à un nouveau conducteur pour acquérir les compétences et le jugement nécessaires pour éviter des collisions.

Après l'examen d'un certain nombre de moyens de réduire le risque de collisions chez les nouveaux conducteurs, le ministère conclut que la meilleure solution à cet égard est l'adoption d'un système de délivrance graduelle des permis de conduire qui permet aux nouveaux conducteurs d'acquérir de l'expérience au volant dans un environnement à faible risque. Le ministère constate que les territoires de compétence qui ont adopté ce système ont vu les collisions de nouveaux conducteurs diminuer d'environ 10 pour 100. Il estime donc que l'on peut s'attendre à des résultats semblables pour l'ensemble de la province.

Selon le système envisagé, les nouveaux conducteurs doivent passer par un processus à deux niveaux qui leur accorde des privilèges de conduite pendant qu'ils acquièrent de l'expérience. Pour pouvoir conduire un véhicule de catégorie G (automobile, fourgonnette et petit camion),

## INTRODUCTION

Le 6 mai 1993, le ministre des Transports annonce l'adoption, par le gouvernement de l'Ontario, d'un système de délivrance graduelle des permis de conduire pour tous les nouveaux conducteurs. Par une motion de l'Assemblée le 3 août 1993, le projet des modifications du *Code de la route* et de ses règlements, qui aurait pour effet d'instaurer le nouveau système, est renvoyé au Comité permanent du développement des ressources, chargé de solliciter les commentaires du public.

Après avoir inséré des annonces dans tous les quotidiens de l'Ontario, le comité tient des audiences publiques du 7 septembre au 16 septembre 1993 à Toronto, à Ottawa et à St. Catharines. Au cours de ces audiences, il entend de nombreux groupes et particuliers, dont des représentants d'écoles de conduite, des moniteurs de conduite, des organismes de recherche sur les transports et la sécurité, des associations d'automobilistes et de motocyclistes, de l'industrie des assurances, des associations de police, des professionnels de la santé et des particuliers.

Après la fin des audiences publiques, le comité se réunit à huis clos pour étudier les observations qui lui ont été présentées et pour rédiger le présent rapport.

Le comité tient à remercier le personnel et les fonctionnaires du ministère des Transports de leurs précieux conseils et de leur collaboration pendant les délibérations sur la délivrance graduelle des permis de conduire. De plus, il lui est agréable de souligner les travaux de son personnel de soutien : Tannis Manikel, greffière du comité, et Andrew McNaught, agent de recherche.

Enfin, le comité voudrait exprimer son soutien du processus adopté pour examiner cette question. En particulier, il considère le fait qu'on l'a saisi d'un projet de loi plutôt qu'une loi ayant reçu sa deuxième lecture à l'Assemblée favorise une ambiance de collaboration libre





# TABLE DES MATIÈRES

Page n°

INTRODUCTION

1

APRÈS

2

POINTS SOULEVÉS PENDANT LES AUDIENCES SUR LA DÉLIVRANCE  
DU COMITÉ  
GRADUELLE DES PERMIS DE CONDUIRE ET RECOMMANDATIONS

5

Catégorie G - niveau 1

5

Conditions d'admission au niveau 1

5

Credit pour cours de conduite automobile et cours de conduite

7

automobile obligatoires

7

Conditions à remplir par le conducteur accompagnateur

10

Nombre maximum de passagers

12

Taux d'alcoolémie de 0 pour 100

12

Interdiction de conduire sur certaines autoroutes

13

Couvre-feu entre minuit et 5 h

15

Restriction relative au genre de véhicule

16

Critères pour sortir du niveau 1

17

Insigne sur le véhicule

18

Catégorie G - niveau 2

18

Credit pour cours de conduite

19

Nombre maximum de passagers

20

Critères de sortie du niveau 2

21

Niveau 2 - autres restrictions

21

Catégorie G - autres questions

21

Cours de conduite automobile et matériel didactique

23

«Permit» ou «licence»

23

Application

24

Réceptivité avec d'autres territoires de compétence

25

Mesures de stimulation pour sortir du niveau 2

26

Catégorie M - niveau 1

26

Critères d'accession

27

Durée du niveau 1

28

Examens de sortie

29

Cylindrée

30

Cours de conduite obligatoires

30

Sanctions applicables aux conducteurs débutants

33

RECOMMANDATIONS



MEMBRES DU COMITÉ PERMANENT DU  
DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES

BOB HUGET  
Président

MIKE COOPER  
Vice Président

SEAN CONWAY

JOAN FAWCETT

W. LEO JORDAN

PAUL KLOPP

SHARON MURDOCK

(Sudbury)

STEVEN OFFER

DAVID TURNBULL

DAN WATERS

GARY WILSON

(Kingston et les Îles)

LEN WOOD

TANNIS MANIKEL  
Graftière du comité

ANDREW McNAUGHT  
Agent de recherches







*L'honorable David Warner, député  
Président de l'Assemblée législative*

*Monsieur le Président,*

*Le Comité permanent du développement des ressources a l'honneur de vous présenter  
son rapport sur la délivrance graduelle des permis de conduire et le recommande à  
l'attention de l'Assemblée.*

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bob Hugert'.

*Bob Hugert, député  
Président du comité*

*Queen's Park*



Données de catalogage avant publication (Canada)

Ontario. Assemblée législative. Comité permanent du développement des ressources.

Rapport sur la délivrance graduelle des permis de conduire

Texte en français et en anglais disposé tête-bêche.

Titre de la p. de l. addit.: Report on graduated licensing.

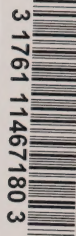
ISBN 0-7778-1946-5

I. Permis de conduire—Ontario. II. Titre. III. Titre: Report on graduated licensing.

TL152.55C3O57 1993

343.71309.46

C93-090906-2F



3<sup>e</sup> session, 35<sup>e</sup> législature  
42 Elizabeth II

GRADUELLE DES PERMIS DE CONDUIRE  
RAPPORT SUR LA DÉLIVRANCE

DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES  
COMITÉ PERMANENT DU

Assemblée  
législative  
de l'Ontario



Legislative  
Assembly  
of Ontario